Treść:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia | BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia | MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK IV | GDYNIA 5 września 1935 r. | NR. 25

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy**, ul. Świętojańska 56 tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Gdynia, port i praca na morzu.

P. Generał Dr Ferdynand Zarzycki, b. Minister Przemysłu i Handlu, kandydat na posła w okręgu Nr. 104, obejmującym Gdynię oraz powiaty Morski, kartuski i kościerski, na zebraniu przedwyborczem, odbytem w Gdyni w dniu 1 bm. z inicjatywy miejscowych organizacyj kobiecych, poruszył w swem przemówieniu szereg zagadnień gospodarczych z dziedziny morskiej, które poniżej podajemy. Zagadnienia, przedstawione przez P. Generała Zarzyckiego dotyczą najaktualniejszych spraw, związanych z rozwojem portu gdyńskiego, handlu morskiego i ważniejszych gałęzi przemysłu.

Wiemy wszyscy, że po odzyskaniu Pomorza rozpoczął się najpierw ruch Polski nad morze, wzmagający się jeszcze i teraz z roku na rok, że następnie rozbudowaliśmy to wybrzeże tak, że dziś trudno go porównywać do pierwotnego stanu, a że zbudowaliśmy w Gdyni najpiękniejszy i najbardziej nowoczesny na świecie port i że przy porcie powstało miasto, milowemi krokami zbliża się do wielkich miast w Polsce, że wreszcie pięknie zapoczątkowaliśmy własną żeglugę, a w handlu morskim mamy do zarejestrowania też nie najgorsze sukcesy. Wiemy także wszyscy, że nasza marynarka rozbudowała się do wcale pokaźnej wielkości. Ale byłoby błędem nie do darowania, gdybyśmy chcieli uważać dotychczasowe rezultaty za ostateczne i gdybyśmy spoczęli na laurach.

Port wymaga jeszcze ciągle uzupełnień. I tak na pierwsze miejsce wysunąć trzeba powiększenie kranów i dźwigów w stosunku do ciągle zwiększającego się przeładunku. Następnie ukończenie urządzeń do przeładunku zboża, które dotychczas prawie wyłącznie szło przez Gdańsk, budujący się silos musi być rozszerzony na większe ilości zboża.

1) W Gdyni musi powstać większa stocznia, w której możnaby budować i większe jednostki morskie, które dotychczas musiały być zamawiane zagranicą.

2) Rozszerzenie możliwości przeładunkowych dla drzewa.

3) Rozszerzenie strefy wolnocłowej przez zabudowanie tam nowych magazynów.

4) Import śledzi i przechowywanie ryb musi uzyskać zupełnie spokojne załatwienie w Gdyni, zarówno przemagazynowaniu jak i przeróbce.

5) Wykończenie mola reprezentacyjnego i wykonanie systemu falochronowego.

6) A na wybrzeżu wielkiego morza musi być zbudowany możliwie szybko nowy port rybacki w Wielkiej Wsi jako konieczna baza dla rybołówstwa dalszego i dla całego szeregu rybackich wsi, które dotychczas nie mogą nigdzie trzymać swych kutrów.

Z portem przedewszystkiem związana jest żegluga. Otóż tu jesteśmy dopiero w dobrym, ale prymitywnym początku rozwoju. Wszak zaledwie 6—7% towarów idzie pod polską banderą.

Niestety na to są potrzebne wielkie kapitały. Na każde 100.000 ton trzeba około 100 miljonów zł, które trzebaby wydusić z pienię-

dzy podatkowych, bo polska inicjatywa prywatna nie może sobie tymczasem pozwolić na szerszy rozmach.

Wiemy wszyscy, że linje regularne ciągną się coraz dalej. Ale musimy uruchamiać własne linje. Niedługo pójdą już polskie statki regularne na morze Śródziemne, a muszą pójść i do południowej Afryki i do innych krajów zamorskich.

W handlu w ogólności, a w handlu morskim w szczególności mamy bardzo wielkie zaniedbanie w przeszłości. Gdy inne wielkie narody świata zdobywały w handlu największe swoje bogactwa i dochodziły w handlu do niebywałych fortun, myśmy nie chcieli z handlem mieć nic do czynienia, uważam ten proceder za niegodny pełnoprawnego obywatela. A handel morski według dawnych opinij miał być źródłem wszelkiego zła płynącego z kraju. Skończyło się na tem, że inni mają bogactwa, a my musimy zaczynać nieledwie od początku. I dziś jeszcze nie zupełnie został przełamany przesąd, że kupiectwo to coś gorszego. A więc musimy zbudować polskie kupiectwo morskie przy swoich własnych ludziach i o własnym swoim kapitale. Szczególnie ważne dla rozwoju handlu jest szybkie załatwianie spraw związanych z poruszaniem się kupca (dalsze spraw konsularnych, a więc paszportowych, usprawnienia aparatu celnego, większa swoboda w działalności urzędu morskiego itp.)

Liberalniejsze traktowanie ulg podatkowych w początkowym okresie rozwoju handlu w Gdyni.

Rybołówstwo morskie na polskiem wybrzeżu rozwija się bardzo, modernizuje się coraz bardziej i osiąga coraz lepsze rezultaty. Jednakże musimy zarejestrować cały szereg bolączek, które trzeba będzie powoli i systematycznie usuwać. I tak: 1) Obecna flotylla rybacka składa się przeważnie ze starych już kutrów o słabych motorach, które nie pozwalają rybakowi wyjeżdżać na dalsze tereny, szczególnie zachodniego Bałtyku, a przybrzeżne tereny prędko się wyczerpują. Zapoczątkowany już Morski Instytut Rybacki Kredytowego Zakupu Kutrów, większych i solidniejszych, z krajowemi motorami, musi być dalej prowadzony, ażeby rybaków naszych wyprowadzić można na coraz dalsze wody. 2) Byłoby bardzo niefortunne, gdyby zamierzona już dawno budowa portu rybackiego na morzu w Wielkiej Wsi była jeszcze dalej odkładana.

Cały szereg wsi rybackich od Karwi po Chłapowo i Wielką Wieś do Swarzewa i Kuźnic jest dziś właściwie skazana na drobne połowy przybrzeżne na małych łodziach wiosłowych i żaglowych. Koszt około 3 miljonów złotych.

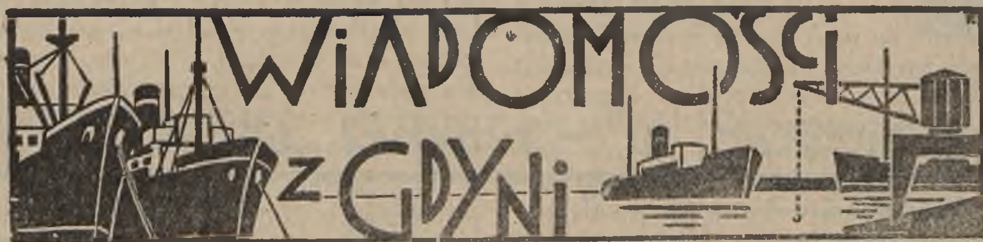
Bardzo pożądanem jest też wybudowanie przystani rybackiej w Mechlinkach oraz pomostu w Kuźnicy (koszt 250.000 zł.)

3) Niesłychanie dotkliwe dla naszych rybaków jest zagadnienie zbytu ryb oraz cen za nie. Jeśli chodzi o zbyt, to trzeba stwierdzić, że społeczeństwo polskie dopiero uczy się spożywać ryby morskie i powoli nabiera do nich zaufania. Trzeba koniecznie uruchomić żywą propagandę spożywania ryb morskich. Jest nie do pojęcia, że cała Polska spożywa mniej ryb morskich niż Gdańsk. Uruchomienie w zimie zamrażalni ryb w Gdyni pozwoli rybakom na zbywanie każdej ilości połowionych ryb, które będzie można wysyłać wgłąb kraju w miarę zapotrzebowania.

4) Obecnie płacone przez rybaków ceny za materjały pędne są zbyt wysokie w porównaniu ze spadkiem cen na ryby, dlatego też obniżenie tych cen staje się żywotną koniecznością.

5) Do niedawna Gdańsk był dużym odbiorcą ryb z polskich połowów. Niestety reglamentacyjna polityka senatu gdańskiego nie pozwala nawet drobnym sprzedawcom zdobyć drobnych ilości ryb na swoim rynku. Nasze organa pertraktujące z Gdańskiem muszą pamiętać, że te szykany gdańskie są bardzo dotkliwe dla naszych drobnych rybaków.

Jesteśmy tedy w rybołówstwie morskiem w okresie modernizacji sprzętu rybackiego, oraz w okresie przestawiania rynku gdańskiego na rynek polski. Oba te zagadnienia muszą być pomyślnie załatwione, gdyż w ten sposób najlepiej zwiążemy ludność rybacką z resztą Polski.



POSIEDZENIE IZBOWEJ KOMISJI SOCJALNEJ.

W dniu 3 bm. odbyło się Posiedzenie Izbowej Komisji Socjalnej. Obrady Komisji, którym w zastępstwie nieobecnego przewodniczącego inż. Namysłowskiego przewodniczył Radca Mazur, poświęcone zostały w dalszym ciągu omówieniu spraw, związanych z projektowanemi zmianami w zakresie świadczeń społecznych.

POWRÓT STATKU SZKOLNEGO „DAR POMORZA" DO GDYNI.

Dnia 3 września br. o godz. 11.30 wrócił do portu gdyńskiego z podróży ćwiczebnej naokoło świata statek szkolny „Dar Pomorza". Uroczystość powitania statku i jego załogi zaszczycili swą obecnością Pan Prezes Rady Ministrów Walery Sławek, Pan Minister Przemysłu i Handlu Henryk Floyar-Rajchman, Biskup Morski ks. Dr Okoniewski, Dyrektor Departamentu Morskiego inż. L. Możdżeński, Prezes Ligi Morskiej i Kolonjalnej Gen. Gustaw Orlicz-Dreszer, przedstawiciele władz miejscowych i społeczeństwa z pp. Komisarzem Rządu mgr. St. Sokołem i Dyrektorem Urzędu Morskiego inż. St. Łęgowskim na czele.

Wejście „Daru Pomorza" do portu powitane zostało przez ryk syren okrętowych również z tej okazji wszystkie statki znajdujące się w porcie podniosły galę. Na peronach dworca morskiego zebrała się liczna publiczność i rodziny uczniów i załogi. — Z chwilą przybicia statku do nabrzeża orkiestra Marynarki Wojennej odegrała hymn państwowy oraz marsza I Brygady, a publiczność witała okrzykami powracającą załogę. Po przycumowaniu statku Pan Premjer wraz z p. Ministrem Przemysłu i Handlu i świtą dokonali przeglądu całej załogi oraz statku. Po przeglądzie nastąpiło powitanie przez rodziny uczniów i załogi, którzy prawie rok spędzili zdala od swych domów. Podróż „Daru Pomorza" dała niewątpliwie możność wyćwiczenia nowego zastępu młodych żeglarzy polskich i przyczyniła się do poznania przez nich dalekich krajów zamorskich, co ze swej strony ułatwi w przyszłości nawiazanie i podtrzymanie z niemi stosunków handlowych.

M/S. PIŁSUDSKI W DRODZE DO GDYNI.

Dnia 12 bm. oczekiwane jest przybycie do Gdyni nowego transatlantyku polskiego M/S. „Piłsudski", który już w dn. 15 bm. odpłynie w swą pierwszą podróż do Ameryki.

Fachowa prasa zagraniczna poświęca w dalszym ciągu dużo uwagi tej nowej jednostce polskiej marynarki handlowej, podkreślając, że będzie to najbardziej nowoczesny statek oceaniczny, łączący Bałtyk z zachodnim Atlantykiem. M/S. Piłsudski wzbudza zainteresowanie jeszcze i z tego względu, że dla budowy jego dostarczane były materjały i urządzenia przez cały szereg państw europejskich.

Okręt ten posiada następujące wymiary zasadnicze: długość 154 m., szerokość 22 m., zanurzenie 7,5 m., wyporność 15.000 ton i szybkość normalna 18 węzłów. Nie mogąc się porównywać z olbrzymami oceanicznemi. „Piłsudski" jest już jednakże statkiem dużym, oceanicznym, co do wielkości bardzo odpowiednim dla naszych możliwości przewozowych. Na budowę jednego takiego statku zostało zużytych ok. 4360 t. żelaza, jako arkusze poszycia (z płyt stalowych) i ok. 1140 t. żelaza profilowego. Ciężar nitów wliczony jest do ciężaru arkuszy i kształtowników. — Łączny ciężar samych tylko łbów nitów dla tego okrętu wynosi 170 t. Okręt będzie mógł zabrać 355 pasażerów klasy turystycznej i 405 trzeciej klasy i wyekwipowany jest we wszystkie urządzenia, stosowane na nowoczesnych okrętach, które mogą zaspokoić wszelkie potrzeby i wymagania pasażera XX-go wieku. A więc poza salonami. palarniami, barami werandami, pokładem sportowym i słonecznym, okręt posiada stały basen kąpielowy, salę gimnastyczną z przyrządami i salę zabaw dla dzieci. Okręt napędzany jest przez dwa silniki o łącznej mocy 11.000 KM. Zastosowane są silniki Sulzera. Wszystkie pompy, windy ładunkowe i kotwiczna, maszyna sterowa i inne okrętowe mechanizmy pomocnicze mają napęd elektryczny. W osobnym przedziale mieszczą się maszyny chłodnicze, stosujące jako czynnik chłodniczy bezwodnik węglowy. Silniki główne i pomocnicze wybudowane zostały przez stocznie w ich fabrykach maszyn w Trieście, które mają licencję na budowę silników firmy „Sulzer". Stocznia wykonała sama części żeliwne, obróbkę części i montaż silników. Części zaś, wymagające dokładniejszego wykonania, jak pompki ropowe i dysze, sprowadzono z fabryk Sulzera, a części stalowe zamawiano w firmach zagranicznych, które się zajmują specjalnie tą gałęzią produkcji. Tak więc np. wały korbowe, odporowe i tunelowe do czterech silników o łącznym ciężarze 246 ton, dostarczone zostały przez czeskie zakłady Witkowickie, korbowy o łącznym ciężarze ok. 50 t. zamówiono w firmie Krupp w Essen, krzyżulce zamówiono w Zakładach Gusstahlwerke - Witten i t. d. Materjały. potrzebne do budowy kadłubu okrętu, sprowadzono: żelazo profilowe z Czechosłowacji, arkusze poszycia z Austrji. części staliwne, jak dziobnicę, tylnicę, wsporniki do wałów śrubowych, zamówiono na Węgrzech w Diösgiör. Polski przemysł dostarczył pompy i urządzenia radjotechniczne.

Zrozumiałem więc jest zainteresowanie, jakie wzbudza M/S Piłsudski nietylko w Polsce lecz i we wszystkich państwach, które w ten lub inny sposób w budowie jego partycypowały.

WE WRZEŚNIU PRZYBYWAJĄ DO GDYNI DWA STATKI LINJOWE Z AUSTRALJI

Jak wiadomo Gdynia posiada już dwa linjowe połączenia z Australją, jedno reprezentowane przez Polską Agencję Morską

(PAM), angielskiej linji Holta i drugie norweskiej linji Wilh. Wilhelmsena, reprezentowanej przez firmę Bergenske. Jednakże statki tych linij, o nośności 8-12 tys. ton, przeważnie nie docierają do Gdyni, dosyłając nam towary idące z przeznaczeniem do nas i przyjmując nasze eksportowe wysyłki w najbliższych portach Północnego Morza.

Jednakże w bież. miesiącu statki obu linij znów przybędą do Gdyni. Motorowiec „Tijuca" W. Wilhelmsena przybywa z ładunkiem wejściowym już 10 - 11 września. Parowiec „Meriones" linji Holta przybywa ok. 21 września i ładować będzie do Adelaidy, Melbourne, Sydney i Brisbane drobnicę, biorąc również większą partję węgla. Godne jest uwagi, że statki tej linji nie idą via kanał Suezki, lecz skierowują się naokoło Afryki. Odjazd s/s „Meriones" wyznaczony jest na 24-go b. m.

DODATKOWE WYCIECZKI MORSKIE.

Wobec powodzenia, jakiem cieszyły się w bieżącym sezonie wycieczki morskie statkami Towarzystwa „Gdynia — Ameryka, Linje Żeglugowe, zorganizowane zostały dwie ostatnie wycieczki do stolic skandynawskich, pierwsza do Sztockholmu, druga zaś do Kopenhagi.

Wycieczki te odbędą się w okresach 20—24 i 27—30 bm. Dadzą one możność skorzystać z ostatnich zazwyczaj pięknych dni sezonu na Bałtyku.

PRÓBY POŁĄCZENIA LOTNICZEGO POLSKA — SZWECJA.

W dniu 4 bm. polskie linje lotnicze „Lot" odbyły próbny przelot na trasie Warszawa — Gdynia — Malmö.

Samolot pilotowany przez znanego lotnika Płonczyńskiego wystartował z Warszawy o godz. 14-tej i przybył na lotnisko w Malmö o godz. 18,30.

Wprowadzenie stałej komunikacji lotniczej na tej trasie będzie miało wielkie znaczenie nietylko dla komunikacji pomiędzy Warszawą, a szczególnie Gdynią a Szwecją, lecz również dla ruchu tranzytowego z krajów Bałkańskich do Skandynawji, jak wiadomo bowiem komunikację lotniczą z Warszawy do Bukaresztu, Sofji i Salonik utrzymują Polskie Linje Lotnicze.

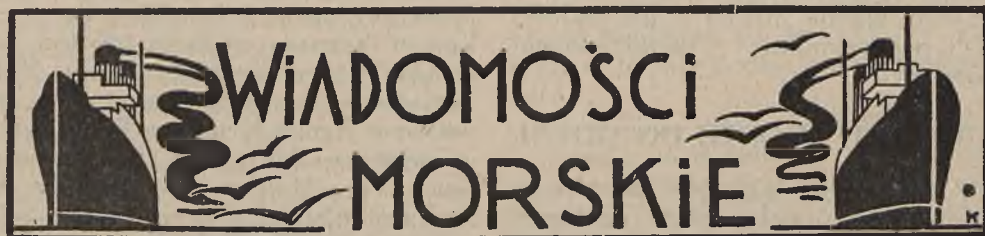
WZMOŻENIE RUCHU BUDOWLANEGO W GDYNI.

O rozmiarach ruchu budowlanego w Gdyni świadczą następujące dane:

	IV. 1934—III. 1935	IV. 1933—III. 1934
	m^3	m^3
Budowli rozpoczęto	311.745	297.645
„ zakończono	225.573	122.895

Jeszcze charakterystyczniej przedstawia się tenże ruch przy porównaniu okresów siedmiomiesięcznych.

	1935	1934	
	m^3	m^3	
		bez baraków	z barakami szac.
Budowli rozpoczęto	419.565	186.089	200.000
„ zakończono	137.934	89.949	100.000



WAŻNE ROZPORZĄDZENIA W ZAKRESIE POLSKIEJ ŻEGLUGI MORSKIEJ.

W ostatnich tygodniach opublikowane zostały dwa rozporządzenia P. Ministra Przemysłu i Handlu, dotyczące ważnych dziedzin polskiej żeglugi morskiej.

Pierwsze z nich dotyczy urządzeń pasażerskich i certyfikatów pasażerskich na statkach morskich, drugie zaś o prowadzeniu dzienników okrętowych i maszynowych na polskich statkach handlowych.

Przepisy rozporządzenia mają zastosowanie do wszystkich polskich morskich statków pasażerskich z wyjątkiem statków, używanych w żegludze przybrzeżnej, oraz do statków obcych, zawijających do portów polskich, z wyjątkiem statków tych państw, z któremi Polska zawarła układy o wzajemnem uznawaniu certyfikatów pasażerskich.

Każdy statek morski, przewożący więcej niż 12 pasażerów w podróżach międzynarodowych, powinien posiadać certyfikat pasażerski, wymieniający zakres i rodzaj uprawianej żeglugi pasażerskiej, dopuszczalną ilość pasażerów, oraz stwierdzający, że statek odpowiada warunkom, określonym w niniejszem rozporządzeniu. W celu otrzymania certyfikatu statek powinien być poddany inspekcji urządzeń pasażerskich przynajmniej raz w roku. Na podstawie protokołu inspekcyjnego, władza inspekcyjna wydaje certyfikat pasażerski. Wydaje się go łącznie z certyfikatem bez-

pieczeństwa, ustalonym przez międzynarodową konwencję z dn. 31 maja 1929 r. o bezpieczeństwie życia na morzu. W razie stwierdzenia przez inspekcję, że statek lub urządzenia pasażerskie nie nadają się do przewożenia pasażerów, władza inspekcyjna odmówi wydania certyfikatu. Certyfikat ważny jest tak długo, jak długo trwa ważność certyfikatu bezpieczeństwa. Certyfikat może być unieważniony, jeżeli władza inspekcyjna uzna, że od czasu ostatniej inspekcji urządzenia pasażerskie stały się niedostateczne. Właściciel, armator lub kapitan statku powinien niezwłocznie zawiadomić pisemnie władzę inspekcyjną o okolicznościach każdego wypadku, powodującego utratę życia lub ciężkie uszkodzenia ciała pasażera lub członka załogi oraz o zmianach urządzeń pasażerskich. Certyfikat pasażerski nie upoważnia do przewozu emigrantów. Certyfikat powinien być zawsze przechowywany na statku.

Do rozporządzenia dołączona została instrukcja, zawierająca przepisy, mające zastosowanie do statków morskich, przewożących więcej niż 12 pasażerów w podróżach międzynarodowych. Instrukcja dokładnie omawia urządzenia pasażerskie na statkach morskich.

Drugie rozporządzenie postanawia na wstępie, że na polskich morskich statkach handlowych o pojemności powyżej 150 metrów sześc. brutto należy prowadzić dziennik okrętowy. Na polskich morskich statkach handlowych o napędzie mechanicznym, posiadającym główne maszyny napędowe o mocy powyżej 200 IKM/WKM, należy prowadzić dziennik maszynowy. Na statkach, uprawiających żeglugę wyłącznie w granicach portów morskich, nie obowiązuje prowadzenie dzienników: okrętowego i maszynowego.

Dziennik okrętowy prowadzi służbowy oficer nawigator. Dziennik maszynowy prowadzi służbowy oficer mechanik. Prowadzenie dzienników może być powierzone tylko oficerom dyplomowanym; w razie ich braku dziennik okrętowy prowadzi osobiście kapitan statku, a dziennik maszynowy — kierownik maszyn (1 mechanik). Dziennik okrętowy powinien być codziennie sprawdzony i podpisany przez kierownika statku, a dziennik maszynowy przez kierownika maszyn. Odpowiadają oni za należyte prowadzenie dzienników. Dzienniki będą prowadzone według wzorów, załączonych do rozporządzenia. Wzór dziennika okrętowego dla statków rybackich ustali i wyda dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni w porozumieniu z Morskim Urzędem Rybackim. Dzienniki prowadzi się w języku polskim. Zapisy w dziennikach prowadzi się codziennie od godz. 12 w południe do godz. 12 dnia następnego. Dziennik powinien być oprawiony, posiadać numer rejestracyjny i stronice ponumerowane oraz powinien być przesznurowany i poświadczony przez Urząd Morski w Gdyni, Urząd Marynarki Handlowej w Gdańsku lub konsulat R. P. zagranicą. Dzienniki zakończone powinny być przechowywane przez właściciela statku w ciągu 10 lat od daty ostatniego zapisu. Poza dziennikami prowadzony jest rejestr dzienników.

Dzienniki wydane według dotychczasowych wzorów mogą być używane do czasu ich zużycia. Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni wyda instrukcje o prowadzeniu dzienników. Rozporządzenie weszło w życie z dniem ogłoszenia. Równocześnie straciły moc obowiązującą dotychczasowe przepisy o dziennikach okrętowych i maszynowych.

NOWY SZKUNER POD POLSKĄ BANDERĄ.

W Helsingforsie przez Poselstwo Polskie wydane zostało 22. 8. tymczasowe świadectwo rejestracji na nowonabyty motorowiec polski „Pionier I" ex „Njord". Statek należy do towarzystwa okrętowego „Pionier" Sp. z o. o. w Gdyni, zbudowany został ze stali w roku 1919 w Helsingforsie w Sandvikens Skeppsdocka A. B., o pojemności brutto 546 t., netto 264 t., nośności 540 t. DW. Posiada wzmocnienie przeciwlodowe. Motory Bolinder's o łącznej sile 320 KM. zapewniają statkowi szybkość 9 - 10 węzłów. „Pionier I" uprawiać będzie żeglugę nieregularną na Bałtyku i Morzu Północnem.

MINIMALNE STAWKI FRACHTOWE RÓWNIEŻ NA BAŁTYKU.

Po wprowadzeniu w życie minimalnych stawek frachtowych na rynkach rzeki św. Wawrzyńca (wschodnia Kanada) i La Platy, które przyjęły się bez większych trudności, obecnie podnoszona jest sprawa realizacji stawek minimalnych dla Bałtyku. Inicjatywa wychodzi od Baltic and International Maritime Conference i propagatorem jej poglądów jest kopenhaska „Scandinavian Shipping Gazette".

Redakcja tego fachowego pisma podkreśla fakt zwiększenia ilości konkurentów w ruchu bałtyckim w ostatnich latach. Normalnie w ruchu bałtyckim brały udział floty państw leżących nad Bałtykiem. Jednakże kryzys i nadmiar tonażu w stosunku do istniejących przewozów morskich w ogólnym ruchu morskim prowadzą do zainteresowania się przewozami bałtyckiemi flot dalszych. Również i przedtem inne bandery brały udział w ruchu bałtyckim, były to jednakże przeważnie statki norweskie, angielskie i holenderskie, które pismo również uważa za „zasiedziałe" i przeto mające równe prawa nad Bałtykiem. Jednakże w ostatnim czasie zjawia się na Bałtyku tonaż śródziemnomorski, zwabiony istnieniem tu pewnego ruchu; operując w przewozach drzewa i węgla częściowo staremi statkami

i taniemi załogami obniża on ogromnie poziom frachtowych stawek bałtyckich.

Baltic and International Maritime Conference przeto rozpoczęła akcję, zmierzającą do wprowadzenia stawek minimalnych dla przewozów bałtyckich. Konferencja ta, która skupia w sobie większą część tonażu, biorącego udział w ruchu bałtyckim mogłaby zapewne wywrzeć odpowiednią presję, stosunki bałtyckie jednakże nie są tak proste i jednostronne jak na zbożowych rynkach Kanady i Argentyny. Specyficzna taktyka frachtowa i przewozowa Sowietów, które dążą do zaprowadzenia jaknajintensywniejszych przewozów na własnych statkach istnienie umów kompensacyjnych z włączeniem w nie przewozów morskich, dostaw, budow. okrętów i t. p., wreszcie rywalizacja węgla, na której zaciążyć może jednostronna stabilizacja stawek tylko na Bałtyku — to są czynniki przeciwdziałające akcji B. & I. M. C. Należy mieć jeszcze na uwadze, że akcja ta dotyczy niemal wyłącznie trampów i prawie w niczem nie może pomóc interesom linjowej żeglugi.

Nie omylimy się zapewne jeśli stwierdzimy, że dla Polski jako dla kraju mającego mikroskopijny własny tramping w stosunku do własnego obrotu eksportowego i importowego drogą morską pełne przeprowadzenie postulatów Bałtyckiej Konferencji byłoby niekorzystne.

DOSTAWA TOWARÓW NORWESKICH ZA BUDOWĘ NA STOCZNI SCHICHAU W GDAŃSKU.

Pomiędzy norweskiemi a niemieckiemi kołami handlowemi przyszło do umowy, na mocy której szereg norweskich towarów eksportowych będzie dostarczany do Niemiec w ciągu dosyć długiego okresu czasu, wzamian za budowę na stoczni Schichau w Gdańsku motorowca o nośności 11.000 t. DW. dla pewnego armatora norweskiego. Zaznaczyć należy, że stocznia Schichau jest przedsiębiorstwem czysto niemieckiem i w czasach ostatnich otrzymała bardzo znaczną ilość zamówień z Rzeszy. stojacych m. in. w związku z akcją dozbrojeniową Rzeszy Niemieckiej na morzu.

DWA OLBRZYMY — LINJOWCE NIGDY NIE SPOTKAJĄ SIĘ ANI W PORTACH ANI NA OCEANIE.

Podczas bankietu wydanego w Southamptonie na pokładzie „Normandie" dla przedstawicieli kierowniczych kół żeglugowych angielskich i francuskich minister sir Runciman oświadczył w przemówieniu swem, między innemi, że po uruchomieniu linjowca „Queen Mary" będzie on eksploatowany tak, że nigdy się nie spotka z „Normandie". Gdy jeden z olbrzymów będzie na europejskim końcu podróży, drugi będzie na amerykańskim, lub odwrotnie. O spotkaniu się w drodze nie może być mowy, gdyż jak wiadomo trasa kursów wschodniego i zachodniego bardzo znacznie się różnią.

Oświadczenie p. Runcimana kryje w sobie przyznanie uzgodnienia planów eksploatacji obu statków, gdyż wbrew pogłoskom na budowę jeszcze jednego statku typu „Queen Mary" w Anglji się nie zanosi.

ZWIĘKSZENIE FLOTY SVENSKA ORIENT LINIEN.

Obecnie już 11 specjalnych statków, przeważnie motorowców, kursuje jednocześnie na linji Bałtyk - Lewant tow. żeglugi Svenska Orient Linien. Po uruchomieniu w tych dniach motorowca „Vingaland" i spuszczeniu na wodę w Göteborgu m/s „Birkaland", który jeszcze tej jesieni stanie na linję, S. O. L. będzie miało zakończoną piękną serję z 4 motorowców towarowych z kabinami dla pasażerów. „Vasaland", na którym szwedzki następca tronu odbył podróż do Algieru, „Vikingland", „Vingaland", i „Birkaland".

RUCHLIWOŚĆ LITEWSKA NA MORZU.

Prócz uruchomienia linji Kłajpeda — Gdynia — Antwerpja, Litwa usiłuje zaprowadzić własną linję w kierunku Śródziemnego Morza. Jak się dowiaduje Lloyd Anversois samorządy miejskie Kowna i Kłajpedy wraz z kołami przemysłowemi Litwy mają dać podstawy finansowe dla linji dolnej. Linja ta ma łączyć Kłajpedę z portami Szwecji, Anglji i Palestyny.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

UŁATWIENIA CELNE W GDYNI.

W nr. 202 „Monitora Polskiego" z dnia 4 września ukazało się zarządzenie ministra skarbu z dnia 29 sierpnia br. w sprawie upoważnienia Dyrekcji Ceł i Urzędu Celnego w Gdyni do zarządzenia zwrotów różnicy należności celnych powstałych wskutek dodatkowego zastosowania cła zniżonego lub zwolnienia od cła.

DUŃSKA USTAWA O IMPORCIE ZBOŻA.

Nowa ustawa o imporcie zboża weszła w życie dnia 3 sierpnia b. r. i ma obowiązywać do końca sierpnia r. 1936. Zawiera ona

zarządzenie pobierania opłaty za wwożone do Danji niemielone i mielone zboże oraz inne produkty, które według uznania Ministerstwa Rolnictwa mogą być użyte na paszę. Opłaty te mają być tak wysokie, aby cena zboża łącznie z opłatą wwozową cif porty duńskie wynosiła: za jęczmień i pszenicę: Kd. 13.— za 100 kg., za owies i mieszankę: Kd. 12.— za 100 kg., oraz za żyto i kukurydzę: Kd. 11.50 za 100 kg. Opłaty te mogą być podwyższane i zniżane zależnie od cen zboża importowanego.

Dla orjentacji podano poniżej ceny dotychczasowe, które wynosiły: za jęczmień i pszenicę Kd. 8.50, za owies i mieszankę: Kd. 9.75, za żyto i kukurydzę: Kd. 6.80.

Ustawa dotyczy wszystkich zapasów zboża znajdującego się w Danji, od którego po obliczeniu zapasów pobrana będzie dopłata w wysokości Kd. 2.— za każde 100 kg. zboża niemielonego i 2.50 za każde 100 kg. owsa, jęczmienia i pszenicy.

§ 1. ustawy ustala, że w okresie jej trwania wwóz wspomnianych towarów odbywać się będzie bez innych ograniczeń niż te, które przewiduje ustawa. Oprócz więc naznaczonych ustawowo cen wymagane będą świadectwa dewizowe, które wydawać będzie Centrala dewiz w ilości niezbędnej do pokrycia normalnego zapotrzebowania zboża w danym okresie czasu. Każdy importer, który udowodni swoje zapotrzebowanie na zboże zagraniczne otrzyma niezbędne dla wwozu świadectwo.

Opłaty od wwozu zboża importowanego stanowić będą fundusz (podlegający Ministrowi Rolnictwa) przeznaczony do podziału między drobne gospodarstwa rolne („fachowo prowadzone", jak zaznacza ustawa) przyczem wartość gruntowa korzystającego z tego funduszu gospodarstwa nie może przekraczać 15.000,— koron. Gdyby powyższy fundusz zbożowy stworzony z opłat za wwóz zboża zagranicznego nie osiągnął wysokości 16.000.000.— Kd., brakującą kwotę zobowiązuje się dopełnić Skarb Państwa. W związku z tem ustawa upoważnia Ministerstwo Skarbu do zbierania niezbędnych na ten cel środków przez odpowiednie podwyższenie (zwykłego) podatku dochodowego. Fundusz ten wypłacany ma być w dwóch terminach po 8.000.000.— Kd. w każdym. a mianowicie 1 lutego i 1 września 1936. Gdyby okazała się nadwyżka wpływów to wypłata tych wpływów rolnikom ma być uskuteczniana bez zwłoki.

Sfery fachowe przewidują jednak, że opłaty uzyskane z podwyżki cen będą dwukrotnie wyższe niż te, które przewiduje ustawa.

W związku z wprowadzeniem powyższej ustawy Ministerstwo Rolnictwa powołało sjecjalną Komisję Zbożową, zadaniem której będzie współdziałanie i pomoc w sprawach dotyczących przeprowadzenia postanowień objętych nową ustawą.

Komisja składać się będzie z 5 osób: przewodniczącego mianuje Ministerstwo Rolnictwa, 4 członków wybierają następujące organizacje duńskie: Związek Towarzystw Rolniczych, Związek Kółek Drobnych Rolników (chłopów), Spółdzielnia Handlu Produktami Paszy, Stowarzyszenie Prywatnych Importerów Zboża.

Jak zastosowanie ustawy będzie wyglądać w praktyce — trudno przewidzieć. Koła zainteresowane (szczególnie mali i drobni farmerzy) zachowują się w stosunku do ustawy z dużą rezerwą. Drobne i średnie gospodarstwa rolne nastawione są nieomal wyłącznie na produkcję bekonów oraz przemysłu mlecznego i jajczarskiego; one to właśnie zmuszone są importować zboże w przeciwstawieniu do większych właścicieli ziemskich. Mali więc i średni farmerzy będą musieli płacić za zboże nowe ustawowe ceny znacznie wyższe od dotychczasowych, za co otrzymywać będą wyrównanie finansowe w przyszłości ze specjalnego funduszu, który przewiduje ustawa.

Nie są również jeszcze znane szczegóły wykonawcze dotyczące przeprowadzenia zazarządzeń zawartych w ustawie, które ustalić ma Ministerstwo Rolnictwa.

POLITYKA WĘGLOWA W BELGJI.

Rząd belgijski, pod presją głównie ciężkiego przemysłu, dla którego tani węgiel jest warunkiem utrzymania zbytu na rynkach zagranicznych, musiał wreszcie zdecydować się na zniesienie opłaty licencyjnej przy wwozie węgla, dowodem czego jest nota wystosowana ostatnio do Rządów państw dostarczających węgiel do Belgji w przedmiocie skompensowania tej opłaty drogą uzyskania kontyngentów na artykuły eksportu belgijskiego.

Kiedy w 1931 roku wprowadzono w Belgji kontyngenty na wwóz węgla, Rząd belgijski dawał zapewnienia, że te zarządzenia nie wpłyną na podniesienie się cen na rynku belgijskim. W rzeczywistości spowodowały one oderwanie się cen belgijskich od cen światowych w całym szeregu notowań. Od czerwca 1932 r., do końca marca 1935 r. ceny t. zw. „fines à coke" zostały ustabilizowane dzięki belgijskiemu „Syndicat des cokes et des fines à cokes", podczas kiedy ceny światowe koksu spadły w tym okresie o około 40%. W konsekwencji tego stanu rzeczy odbiorca belgijski przepłacał dostarczany mu węgiel krajowy, a dobroczynny wpływ konkurencji angielskiej został wyeliminowany. Zresztą powyższe zarządzenie w przekonaniu jego twórców dawało się usprawiedliwić tak długo, jak długo kurs funta angielskiego był poniżej 120 fr. belg. Dewaluacja

tego ostatniego zupełnie zmieniła dane zagadnienia. Przy kursie 145 fr. belg. za funta, ochrona producenta krajowego za pomocą opłaty licencyjnej stała się zbędną i zmusiła Rząd belgijski do zrewidowania zajętego w tym przedmiocie dotychczasowego stanowiska. — Czynniki belgijskie zainteresowane w utrzymaniu niskich cen na węgiel, czynią obecnie starania celem zniesienia kontyngentów na ten artykuł, wychodząc z tego założenia, że nie leży w interesie rozwoju gospodarczego Belgji faworyzować jedną gałęź wytwórczości belgijskiej, w danym wypadku kopalnie, kosztem innych i liczniejszych gałęzi produkcji krajowej, a to tembardziej, że ograniczenie importu węgla powoduje ograniczenia stosowane przez zagranicę w odniesieniu do eksportu innych artykułów wytwórczości belgijskiej.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTU KUROPATW I BAŻANTÓW W ANGLJI.

Kaczki dzikie nie znajdują w Anglji większego zbytu. Dzikie kaczki sprzedawane są w sezonie jedynie w Londynie i to w ograniczonych ilościach. Próbny transport dzikich kaczek mógłby być przesłany do Londynu przed sezonem polowań na kuropatwy i bażanty aby przekonać się, czy transporty bażantów i kuropatw wysyłanych w późniejszym sezonie nadejdą do Anglji w stanie nadającym się do sprzedaży na rynku.

Ze względów praktycznych byłoby wskazanem nadanie transportu pod adresem godnej zaufania firmy w Londynie, któraby po obejrzeniu towaru mogła przesłać sprawozdanie, potwierdzone przez Konsulat Generalny R. P. w Londynie o jakości towaru wraz ze swemi uwagami i wskazówkami. — Ocena próbnego transportu kaczek dałaby niewątpliwie wiele cennych wskazówek co do wysyłania dalszych transportów kuropatw i bażantów.

Ze względów praktycznych wskazana byłaby współpraca z ograniczoną ilością firm na bażanty i kuropatwy. Firmom angielskim zależy w tym wypadku na zapewnieniu sobie stałych i regularnych dostaw dzikich ptaków. Dając odbiorcy takie zapewnienie na podstawie zawartej z nim umowy, tak zwanej „standing order agreement", można osiągnąć wyższe ceny. Bez zapewnienia dostawy określonej ilości ptaków w odpowiednich terminach sezonu, firmy angielskie niechętnie pracują; firmy importowe bowiem sprzedają ptaki przeważnie na rachunek komisowy.

Cło od importu dzikiego ptactwa wynosi 10% od wartości faktury cif. Ceny zeszłoroczne na kuropatwy loco skład hurtownika w Londynie wynosiły:

na kuropatwy I gat. — przeciętna od 2/3 — 2/9 za sztukę
na kuropatwy II gat. przeciętna — od 1/3 — 2 za sztukę
na stare kuropatwy płacono od 6d do 11d za sztukę.

IMPORT OGÓRKÓW KONSERWOWANYCH DO ANGLJI.

Na rynku angielskim ogórki holenderskie sterylizowane kwasem octowym (maximum 1%) osiągają ceny wyższe. Ogórki jednak przygotowane według sposobu polskiego, jak nauczyło doświadczenie z ubiegłego roku, stają się bardziej popularne i zyskują coraz bardziej na popycie. Holenderskie sterylizowane ogórki sprzedawane są zwykle w puszkach 10 kg i 5 kg. Puszki 2 kg. ze względu na małą zawartość ogórków przy stosunkowo wysokiej cenie, spowodowanej kosztami opakowania, nie są sprzedawane w większych ilościach na rynku.

Cło od ogórków wyrobu holenderskiego wynosi 10% ad valorem. Ceny w roku 1934 (w sezonie) utrzymały się na następującym poziomie:

10 kg puszki (waga netto 5½% kg) osiągnęły cenę 3/6 za puszkę wraz z cłem i wyładowaniem (free London Warehouse), bec cła cif 3/1½. 10-cio kg. puszki importowane są w skrzyniach drewnianych zawierających 4 blaszanki.

5 kg. puszki (waga netto 3 kg.) cena wynosiła 1/9 wraz z cłem i wyładowaniem (free London Warehouse) lub 1/5½ cif bez cła. — 5-ciokilogramowe puszki pakowane były w skrzyniach zawierających 8 blaszanek.

Obecnie przed sezonem zaznacza się silne stosunkowo zapotrzebowanie na ogórki z Polski, przygotowane sposobem polskim.

UZYSKIWANIE INFORMACYJ O FIRMACH ZAGRANICZNYCH ZA POŚREDNICTWEM PLACÓWEK ZAGRANICZNYCH R. P.

Wiele krajowych firm eksportowych, chcących wejść po raz pierwszy w stosunki handlowe z nieznaną im dotąd firmą zagraniczną, stara się o wywiady o odnośnej firmie zagranicznej i w tym celu zwraca się do placówek zagranicznych R. P. Wobec tego, że dana placówka zagraniczna rzadko tylko kiedy posiada już informacje o dotyczącej firmie zagranicznej, względnie zebrać je może w drodze prywatnej — w największej ilości wypadków używa w tym celu pośrednictwa wywiadowni handlowych. co połączone jest z pewnemi wydatkami. W myśl istniejących przepisów mogą placówki zagraniczne R. P. czynić wydatki tego rodzaju jedynie po otrzymaniu należności od firmy krajowej, która o wywiad prosiła. Państwowy Instytut Eksportowy zwraca na to uwagę

eksporterów polskich i dodaje, że najprostszem wyjściem z trudności, a prowadzącem również do zyskania na czasie byłoby, by firma krajowa już zwracając się do placówki zagranicznej (Ambasady, Poselstwa, Radcy Handlowego, Konsulatu, Wicekonsulatu, Agencji Konsularnej R. P.) przesyłała równocześnie pewną kwotę na wydatki związane z uzyskaniem informacji z prośbą o zwrot reszty pozostałej po wyrównaniu należności. Koszt uzyskania wywiadu waha się w granicach od kilku do kilkunastu zł.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 7 SIERPNIA DO 17-go SIERPNIA 1935 R.

ARGENTYNA. Według wyjaśnień Ministerstwa Rolnictwa przy przesyłkach chmielu importowanego dla browarów argentyńskich niezbędne są świadectwa zdrowotności, poświadczane przez argentyńską placówkę konsularną.

AUSTRJA. W myśl ostatnio wydanego okólnika zużycie mąki ciemnej (Futtermehl) wwożonej bezcłowo powinno być ściśle kontrolowane przez urzędy celne.

BELGJA. Na skutek dodatkowego porozumienia do tymczasowego traktatu handlowego między Niemcami a Unją celną belgo - luksemburską weszło w życie z dniem 12 bm. szereg zniżek celnych. Obejmują one niżej wymienione towary: farby, linoleum, szafki do zegarów, papier i tekturę, forniery bukowe, wyroby z tektury, balatę, stragulę itp., niektóre wyroby z diabazu, figury i obrazki z alabastru, ławy, marmuru, gipsu itp., kosiarki do trawy, szczypce i obcęgi, klucze do śrub, kielnie itp., świdry do drzewa, narzędzia do cięcia rur, narzędzia do obrabiarek jak np. borowania, toczenia itp., igły, wyroby aluminjowe, nożyce i aparaty do golenia, zapalniczki, maszyny do pisania, maszyny do krajania mięsa, aparaty telegraficzne, odkurzacze, wentylatory, maszyny do froterowania, żelazka elektryczne, obrączki (armbänder) do zegarków, także złote i platynowe, zegary wszelkie i budziki, okulary oraz ołówki.

Opłaty wwozowe od smalcu zostały zniesione.

COSTA - RICA. 5 lipca br. opublikowany został dekret zabraniający przywozu lamp niektórych rodzajów.

CZECHOSŁOWACJA. Cło na masło pozostaje bez zmiany na bieżący okres miesięczny (do 10 września).

FRANCJA. Z dn. 8 bm. weszły w życie zwyżki celne na lecytynę, ceraty, farby i kilka innych artykułów.

Dekrety z 8 bm. znoszą ograniczenia kontyngentowe odnośnie następujących towarów: waty niektórych rodzajów, mączki i pudru musztardowego, szkieł do okularów, pończoch i skarpetek z bawełny, lnu, konopi i rami, tektury, szpulek i rurek tekturowych, maszyn drogowych, pługów, palników spirytusowych, drutu stalowego, żelaznego i miedzianego używanego w tkalnictwie, wentyli, szyprów itp., palenisk kotłowych, ostrzy brzytew, palników do acetylenu i oświetlenia, instrumentów astronomicznych, barometrów i termometrów laboratoryjnych, oraz przyrządów do zapalania ognia.

Jednocześnie nastąpiła zmiana cła na parafinę.

GRECJA. 11 lipca br. opublikowano nowe stawki celne na worki papierowe, karbid oraz olej styraksowy.

HISZPANJA. Dekret z 22 lipca wprowadza zmiany stawek na kwas cytrynowy i winny oraz na cytrynian wapna.

HOLANDJA. Przywóz palenisk kuchennych i ich części z żelaza lanego został skontyngentowany z mocą wsteczną od 1 bm.

Ukazały się zarządzenia Ministra Spraw Ekonomicznych kontyngentujące import do Holandji następujących artykułów:

Papier i karton, pociągnięte jakąkolwiek substancją. (Nr. 823 stat. holend.) Okres skontyngentowania 1. 8. 35 — 1. 1. 36. Lata bazowe — 1933—1934. Ustawowo przysługuje 100 proc. importu przeciętnego podczas lat bazowych obliczone wagowo.

Wyroby kokosowe — dywany i chodniki, zwijane w rolki (wycieraczki do nóg wolne są do wwozu). Okres skontyngentowania — 1. 8. 35 — 1. 12. 35. Rok bazowy — 1934. Ustawowo przysługuje 100 proc. importu podczas 4 miesięcy roku bazowego, obliczonych wagowo.

INDJE HOLENDERSKIE. Od 10 bm. uległ skontyngentowaniu import mydeł toaletowych i zwykłych.

INDOCHINY. Zmiany celne objęły tytoń i wyroby tytoniowe oraz jęczmień, słód i wyciąg słodowy.

IRLANDJA. Dnia 2 bm. wydane zostało rozporządzenie ograniczające wolny wwóz cebuli.

NIEMCY W związku z powstaniem niemieckiego Towarzystwa Clearingowego Importowo - Eksportowego w Nowym Jorku ze strony oficjalnej wyjaśniają, że zagraniczne konta specjalne, które za zgodą Centrali Rzeszy Zaopatrzenia Dewiz zostały utworzone w bankach dewizowych niemieckich na rzecz niektórych banków amerykańskich a które powstały z należności za bawełnę amerykańską i miały być wyrównane przez dodatkowy eksport niemiecki do Stanów Zjednoczonych A. P., nie będą musiały być likwidowane za pośrednictwem tego Towarzystwa.

RODEZJA POŁUDNIOWA. Rozporządzenie z 5 lipca br. wprowadza zniżkę stawki celnej lub zwolnienie od cła — octu importowanego dla preparowania pikli, sosów itp.

RUMUNJA. Generalna Dyrekcja Ceł ogłosiła wyjaśnienie w sprawie ceł i opłat pobieranych przy wwozie rur lanych i spawanych.

SYRJA — LIBAN. Zniżki celne obejmują następujące artykuły: niektóre dziane wyroby bawełniane i jedwabne, opony i kiszki samochodowe, obuwie gumowe, dywany perskie, mąkę pszenną, niepieczone wyroby z ciasta, kwas cytrynowy, wyroby mięsne oraz gwoździe i sztyfty stalowe i żelazne.

Cło na słód, chmiel oraz anilinę i jej sole zostało całkowicie zniesione.

Rozporządzenie z 9 lipca br. wprowadza zasadę, że Wysoki Komisarz może w razie potrzeby zarządzić obowiązek znakowania krajem pochodzenia towarów importowanych. Dotychczas obowiązek znakowania został wprowadzony tylko dla masła. Ponadto masło importowane winno być zaopatrzone w świadectwa gatunku, stwierdzające jakie są jego składniki (patrz również w tekście).

Jednocześnie wprowadzony został system pozwoleń na wwóz niektórych olejów roślinnych i zwierzęcych oraz zakaz przywozu niektórych tłuszczów (np. ekstraktu masła).

SZWAJCARJA. Od 8 bm. obowiązują nowe ograniczenia kontyngentowe, dotyczące wyrobów nożowniczych, wyrobów ze sztucznej żywicy, oraz smoły nieoczyszczanej.

Rozporządzenie z 6 bm. zawiera opłaty za udzielenie zezwoleń przywozowych na powyżej wymienione artykuły nowoskontyngentowane oraz na kazeinę.

URUGWAJ. Nastąpiły zmiany celne dotyczące pirydyny i jej soli, kredy, tkanin kauczukowanych, kapsli zapalnych, obręczy żelaznych oraz wodorotlenku barowego.

Dekret ogłoszony 1 lipca br. rozstrzyga sprawę taryfikacji benzolu.

WENEZUELA. Ustawa z 15 lipca br. wprowadza nową taryfę celną, zawierającą nieliczne zmiany w porównaniu z dotychczasową taryfą.

Dnia 24 6. 35 porozumiał się rząd wenezuelański z bankami i zezwolił, by w przyszłości kupowały one i sprzedawały dewizy po kursie dowolnym, zrezygnował zatem z tworzenia kursu oficjalnego. Jedynie tylko przedsiębiorstwa naftowe zobowiązane są w dalszym ciągu do sprzedawania uzyskiwanych dewiz po kursie stałym.

WĘGRY. Przepisy o wnoszeniu podań o zezwolenie na zużycie należności z kuponów od pożyczek i walorów, których wypłata zagranicę nie może nastąpić zmieniono o tyle, że zbędne stało się przedkładanie oryginalnych walorów; zastępuje je poświadczenie zagranicznego banku.

WIELKA BRYTANJA. Poczynając od 8 lipca br. nastąpił powrót do 20 proc. stawki ad valorem na półfabrykaty ciężkiego przemysłu metalowego oraz na takież wyroby walcowane.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Jedna z poważnych firm w Tunisie pragnie nawiązać stosunki handlowe z firmami polskiemi w charakterze reprezentanta, bez względu na branżę. E/21079/21/Wi.

Firma kanadyjska interesuje się importem z Polski kos do koszenia siana i zbóż — typu używanego w Polsce. P/20951/44/Ro.

Firma marokańska pragnie nawiązać kontakt z polskimi producentami samowarów. P/20745/44/Ro.

Istnieje możliwość zbytu książeczek do nabożeństwa i o treści religijnej w języku polskim na rynku amerykańskim. P/20695/56/Ro.

Firma kanadyjska interesuje się importem z Polski wszelkich wyrobów włókienniczych, zwłaszcza wełnianych, bielizny pościelowej, wstążek, filców, stożków do kapeluszy filcowych i wełnianych itp. P/20940/46/M.

Kanadyjska fabryka obuwia interesuje się importem z Polski wyrobów gumowych, jak podeszwy, obcasy gumowe oraz guma na pół obrobiona do dalszej przeróbki przy fabrykacji obuwia, oraz importem skór zewnętrznych i podeszwowych do produkcji obuwia skórzanego. P/20941/3X/M.

Francuska fabryka obuwia w Lotaryngji pragnie nawiązać kontakt z polskiemi garbarniami i fabrykami skór na obuwie oraz skór z włosiem. P/19490/30/M.

Firma angielska pragnie nawiązać kontakt z wytwórnią damskiej bielizny bawełnianej celem eksportu do Południowej Afryki. P/19716/64/M.

Firma południowo - afrykańska interesuje się importem z Polski taniej skóry gładkiej i prasowanej do wyrobu tanich torebek damskich, męskich pasków sportow. oraz na tanie obuwie damskie. P/19923/63/M.

Firma południowo - afrykańska interesuje się importem narzędzi i materjałów, potrzebnych do reperacji obuwia. P/21033/44/M.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

TEGOROCZNA ORGANIZACJA POŁOWÓW POLSKICH ŚLEDZI.

W roku bieżącym polskie połowy śledzi na Morzu Północnem dokonywane są przez jedno tylko towarzystwo „Dalekomorskie Połowy Śledzi Mewa w Gdyni“. Flotylla rybacka tego towarzystwa opuściła Gdynię na początku lata.

Rybackie statki śledziowe zwane lugrami o pojemności od 100—110 t. są statkami motorowo - żaglowemi. Na każdym łącznie z rybakami, znajduje się 14 ludzi załogi, wśród których obecnie jest zatrudnionych 5—6 Polaków. Stałe zwiększanie się stanu liczebnego marynarzy polskich na statkach rybackich „Mewy“ daje możność liczyć się z tem, że w roku przyszłym większość załogi każdego statku stanowić będą Polacy. Powrót z połowów całej flotylli przewidywany jest w połowie stycznia r. p.

Ze względu na to, że teren połowów jest od Gdyni bardzo odległy, jak również ze względu na rodzaj posiadanych obecnie przez tow. „Mewa“ statków rybackich, zmuszone było ono uruchomić bliższe bazy operacyjne przy terenie połowów, gdzie dokonuje się jedynie niezbędnego magazynowania złowionych śledzi, jak to zresztą stosują pokrewne przemysły i innych państw np. Niemcy mają swe bazy we Francji. Śledzie z tych połowów w specjalnych beczkach morskich odtransportowywane są do Gdyni. Tutaj są one przesortowywane, asortymentowane i zasalane w beczkach śledziowych, używanych w handlu.

Statki rybackie częściowo zaprowizowane zostały w kraju, a pozatem dalsze stałe wyposażanie statków polskich w niezbędne

produkty odbywa się ze składów tranzytowych, znajdujących się w bazach. zaopatrywanych stale w artykuły polskie.

Połowy tegoroczne mają przebieg pomyślny, przyczem na początku i jeszcze do ostatnich czasów łowiono w dużej ilości t. zw. maifisch'e, które ze względu na swój specyficzny gatunek można tylko nieznacznie solić, dzięki temu ten gatunek ryb nie znosi dłuższych transportów podczas upałów. Jest on pozatem u nas nieznany i z tej przyczyny tow. „Mewa“ zbywa je na miejscu.

Maifische odznaczają się delikatnym smakiem i są z tego powodu poszukiwane.

KRONIKA.

— **CENY NA RYNKU ŚLEDZIOWYM W GDYNI.** Z początkiem września notowano w porcie rybackim w Gdyni w złotych za śledzie z polskich połowów i za oclone importowane. za jedną beczkę całą:

1. **Polskie połowy „Mewy“:** Small matties, matfulls 52, small matties I trade 60—65, matties I trade 63—68, matfulls I trade 63—68.

2. **Angielskie importowane, szkockie:** Stornoway medium 96, takież selected 106, takież large 115. Lerwick-medium 77, takież selected 87, takież large 97. Small matties I trade 65—72, matties I trade, 69—76, matfulls I trade 72,—79, crown matties 68—70. Pierwsza liczba odnosi się przeważnie do śledzi z Lerwick, druga do Wick i Stronsay, pozatem różnica cen również od jakości.

3. **Angielskie importowane, Yarmoutskie:** Small matties, matties i matfulls 53.

4. **Holenderskie:** 50.

5. **Norweskie:** Norweskie matjasy t. zw. islandzkie matjes, myte, z roku ubiegłego 40, Sloe matjesy 52, Sloe 500/600 sztukowe i 400/500 sztukowe 34, Vaar 500/600 i 600/700 — 33.

6. **Islandzkie śledzie:** Islandzkie oryginalne matjes z roku ubiegłego 55, takież z nowych połowów 85.

— **SYTUACJA NA RYNKU ŚLEDZIOWYM.** Sezon angielskich połowów szkockich został już oficjalnie zakończony z końcem ubiegłego tygodnia. Połowy tegoroczne w stosunku do roku ubiegłego znacznie się poprawiły: w roku bieżącym w letnim sezonie szkockim zasolono 608 tysięcy dużych beczek, podczas gdy w roku 1934 tylko 426 tysięcy beczek. Z ilości tych załadowano na eksport: w roku bieżącym 347 tysięcy beczek, w roku zaś ubiegłym 233 tysięcy beczek. Z pozostałych jeszcze na składach w Anglji 260 tysięcy beczek, większość już sprzedano ładując je na statki. Również Sowiety zakupione 50 tysięcy beczek zaczynają odbierać.

Na rynku polskim tendencja na śledzie szkockie nadal mocna. Wobec zaopatrzenia się kupców krajowych w śledzie szkockie, wysyła się z Gdyni nieznaczne tylko ilości śledzi (w ciągu tygodnia osiem wagonów). Po wyczerpaniu się zapasów spodziewane jest większe ożywienie. W najbliższych dniach nadejdzie do Gdyni transport śledzi szkockich twardo solonych (tj. mocno solonych). Gatunki te stanowią niejako przejście do sezonu jesiennego śledzi jarmuckich.

Do portu rybackiego w Gdyni przybyły statki: 27. VIII. s/s Puck z Rotterdamu z 580 kantjes śledzi z połowów „Mewy“ na Morzu Północnem; 31. VIII. s/s Walküre z Klajpedy: 349/1 śledzi jarmuckich; dnia 30. VIII. s/s Ulsnes ze Stavanger: śledzi zamrożonych 300 skrzyń, makreli zamrożonych 50 skrzyń à 50 kg netto, tranu 90 beczek.

— **SPADEK POŁOWÓW PRZYBRZEŻNYCH W SIERPNIU.** Tymczasowe dane statystyczne połowów morskich za sierpień wykazały 168.820 kg ryb morskich, co stanowi znaczny spadek w stosunku do sierpnia roku ubiegłego, który dał 284.950 kg. Przyczyną tak silnego spadku połowów to zanikanie ryb na wodach przybrzeżnych i małe możliwości zbytu świeżych ryb morskich w okresie letnim, wobec niezaprowadzenia się ryb morskich w kraju i braku propagandy w tym kierunku.

— **PIERWSZE ŚLEDZIE ISLANDZKIE W GDYNI.** W roku bieżącym połowy śledzi w Islandji zupełnie niedopisały. Z ogólnych połowów śledzi zasolono na matjesy zaledwie kilka tysięcy beczek. a na śledzie przyprawione w inny sposób (korzeniami, cukrem itp.) znacznie więcej.

Do Gdyni pierwsze śledzie islandzkie matjasy przywiózł statek Jaederen w dniu 31 sierpnia w ilości: 560/1 i 220/2 dla F-my Gdyński Import Śledzi, (pozatem statek przywiózł 985/ 1 śledzi norweskich). Drugi statek Snaefell idący bezpośrednio z Islandji (port Akureyri) przybył już do Gdyni i wyładował: 700/1 matjasów islandzkich dla F-my B. Bikowski i dla odbiorcy z kraju. Te nieznaczne ilości śledzi islandzkich zostały już zgóry wysprzedane.

Należy zaznaczyć, że statek Snaefell (751 t. r. br., a 435 t. r. netto), który drogę z Islandji do Gdyni odbył w 14 dniach (licząc 2-dniowy postój w Bergen), przywożąc śledzie do Polski, zabiera wzamian za to mąkę i węgiel polski do Islandji.

Obecnie nie posiada Islandja przedstawicielstwa na Polskę dla śledzi solonych - matjasów, tak jak to było w roku ubiegłym (F-ma Polisland). czyli w roku bieżącym istnieje wolny obrót i konkurencja. Niestety — brak tylko śledzi islandzkich, wobec bardzo małych połowów.

— **ROZPOCZĘCIE BUDOWY HALI TARGOWEJ DLA ŚWIEŻYCH RYB MORSKICH W GDYNI.** Tanie a pożywne ryby morskie z połowów naszych rybaków nie są jeszcze zaprowadzone w kraju. Co więcej Gdynia, miasto morskie, spożywa minimalne ilości świeżych ryb morskich. Jedną z najważniejszych przyczyn tego stanu nienaturalnego, to dotychczasowe niesanitarne warunki sprzedaży ryb na rynku w Gdyni, odstraszające ludzi od zakupu tego ważnego środka spożywczego. Niedomagania te będą usunięte po oddaniu do użytku specjalnej hali targowej dla sprzedaży świeżych ryb morskich. Z inicjatywy i z pieniędzy Morskiego Instytutu Rybackiego (przy pomocy Komisarjatu Rządu), buduje się nowoczesną halę targową, w której znajdzie pomieszczenie dwudziestu handlarzy rybnych. Hala targowa dla ryb stanie w rynku w miejscu, gdzie dotychczas sprzedaje się ryby morskie. Wykończenie zupełne hali targowej nastąpi około 15 września br.

POŁOŻENIE NA RYNKU PRODUKCJI ROLNEJ NA POMORZU W SIERPNIU B. R. (według danych Pomorskiego T-wa Rolniczego).

Na pomorskim rynku zbożowym tendencja zniżkowa cen zbóż z poprzedniego miesiąca utrzymywała się do połowy sierpnia. W ciągu drugiej połowy nastąpiła poprawa, przyczem ceny żyta podniosły się na Giełdzie Zbożowo - Towarowej w Bydgoszczy o 1,75 zł, a pszenicy o 2 zł. Największą zwyżkę ceny owsa, które notowano przy końcu okresu sprawozdawczego na poziomie 13,75 zł. Naogół ceny zbóż osiągnęły przeciętny poziom cen z lipca, przyczem tendencja ich przy końcu okresu jest nadal mocna. Wskazuje to na zmniejszoną podaż ze strony rolników, którzy w myśl apelu Pomorskiej Izby Rolniczej wykorzystywują dogodne kredyty zaliczkowe i rejestrowe.

Na rynku produktów hodowlanych sytuacja w zakresie cen uległa również bardzo znacznej poprawie. Ceny na trzodę chlewną podniosły się o przeszło 35 proc. w stosunku do cen z lipca. Ceny innych gatunków zwierząt rzeźnych również się poprawiły, jednakże w mniejszym stopniu. Zwyżka cen trzody chlewnej, spowodowana w znacznej mierze wzrostem eksportu, nie mogła być przez rolników dostatecznie wykorzystana, gdyż na skutek nieopłacalnego poziomu cen produktów hodowlanych w poprzednich latach, produkcja zmniejszyła się do tego stopnia, że obecnie odczuwa się brak odpowiedniego materjału. Obecnie wobec niskiego poziomu cen zbożowych daje się zauważyć tendencję do podniesienia pogłowia zwierząt rzeźnych, zwłaszcza trzody chlewnej.

Rynki nabiałowe wykazywały pewną poprawę. Panująca susza spowodowała brak paszy zielonej, skutkiem czego dostawy mleka do mleczarń znacznie zmalały. Należy jednak przypuszczać, że korzystne ceny, osiągalne z eksportu, a w następstwie tego zwyżka cen masła również na rynku krajowym, zachęci producentów do zastosowania paszy treściwej.

Ceny jaj, na skutek sezonowej zmniejszonej podaży, zwyżkowały i wykazują nadal tendencję wybitnie zwyżkową.

Regularne linje Gdyni

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		A. Porty wód europejskich		
		FINLANDJA		
s/s CAPELLA*	9. 9.	**Helsinki, Kotka** (w miarę potrzeby)	s/s CAPELLA*	10. 9.
s/s CIESZYN*	16. 9.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s ŚLĄSK*	17. 9.
		co tydzień		
		Kotka, Wiborg		
s/s IMATRA	9. 9.	*(Lenczat & Co, Sp. z o. o.)*	s/s IMATRA	9. 9.
	23. 9.	co 2 tygodnie		23. 9.
		ESTONJA		
s/s CAPELLA*	9. 9.	**Tallinn**	s/s CAPELLA*	10. 9.
s/s CIESZYN*	16. 9.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s ŚLĄSK*	17. 9.
		co tydzień		
		Tallinn		
s/s SKJOELD	9. 9.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SKJOELD	9. 9.
s/s MAGNUS	30. 9.	co 3 tygodnie	s/s MAGNUS	30. 9.
		ŁOTWA		
s/s HERO*	10. 9.	**Ryga**		
s/s ACHILLES*	17. 9.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s HERO*	10. 9.
(via Bremen)		co tydzień	s/s ACHILLES*	17. 9.
		Ryga		
s/s SKJOELD	9. 9.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SKJOELD	9. 9.
s/s MAGNUS	30. 9.	co 3 tygodnie	s/s MAGNUS	30. 9.
		Ryga — Liepaja		
s/s FALKEN	18. 9.	*(Żegluga Polska S. A.)*	s/s FALKEN	18. 9.
	2. 10.	co 2 tygodnie		2. 10.
		LITWA		
		Kłajpeda — Memel		
s/s FALKEN	18. 9.	*(Żegluga Polska S. A.)*	s/s FALKEN	18. 9.
	2. 10.	co 2 tygodnie		2. 10.
s/s MARIEHOLM*	5. 9.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	5-7. 9.
(via Karlskrona)	14. 9.	co 10 dni	(via Stockholm)	16. 9.
s/s BARFROST	4. 9.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	—	
		co tydzień		
s/s SKJOELD	9. 9.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SKJOELD	9. 9.
s/s MAGNUS	30. 9.	co 3 tygodnie	s/s MAGNUS	30. 9.
		SZWECJA		
		Stockholm — Norrköping		
s/s TCZEW	14. 9.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s TCZEW	15. 9.
		co 10 dni		
		Stockholm — Kalmar		
s/s MARIEHOLM*	14. 9.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	5-7. 9.
		co 10 dni		16. 9.
s/s CITTA DI BERGAMO	21. 9.	**Stockholm, Göteborg**	s/s CITTA DI BERGAMO	11. 9.
		co 3 tygodnie		

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg		
s/s IWAN	18. 9.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s IWAN	18. 9.
		co 2 tygodnie		
		Helsingborg, Malmö, Göteborg		
s/s EGON	9. 9.	*(Behnke & Sieg, Sp. z o. o.)*	s/s EGON	9. 9.
	25. 9.	co 2 tygodnie		25. 9.
		NIEMCY		
		Hamburg		
s/s JACOBA	7. 9.	*(Pool: 3 niemieckie towarzystwa*	s/s JACOBA	7. 9.
s/s E. RUSS	10. 9.	*i S. A. Żegluga Polska)*	s/s E. RUSS	10. 9.
s/s ALEXANDRA	14. 9.	*Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska*	s/s ALEXANDRA	14. 9.
s/s CHORZÓW	17. 9.	2 razy w tygodniu	s/s CHORZÓW	17. 9.
		Bremen		
s/s HERO*	10. 9.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s SIRIUS*	10. 9.
s/s ACHILLES*	17. 9.	co tydzień	s/s ACHILLES*	17. 9.
			(via Ryga)	
		DANJA		
		Kopenhaga		
s/s J. C. JACOBSEN*	11. 9.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s J. C. JACOBSEN*	12. 9.
	18. 9.	co tydzień		19. 9.
		Odense — Aarhus		
m/s ERNA	17. 9.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	m/s ERNA	17. 9.
	1. 10.	co 2 tygodnie		1. 10.
		NORWEGJA		
		Wschodnio - norweskie porty: Oslo, Moss, Drammen i inne		
s/s BALDUIN	10. 9.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s BALDUIN	10. 9.
s/s AKERSHUS	16. 9.	co 1—2 tygodnie	s/s AKERSHUS	16. 9.
s/s BALDUIN	23. 9.		s/s BALDUIN	23. 9.
		Zachodnio - norweskie porty: Stavanger — Bergen — Trondheim i inne		
s/s LUNA	10. 9.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s LUNA	16. 9.
s/s JAEDEREN	28. 9.	co 2—3 tygodnie	s/s JAEDEREN	1. 10.
		WYSPY W. BRYTANJI		
		Londyn		
s/s LECH*	9/11. 9.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LECH*	12. 9.
	23/25. 9.	co 2 tygodnie		26. 9.
s/s BALTONIA*	16/18. 9.	*(Pol. Zjedn. Korp. Baltycka)*	s/s BALTONIA*	19. 9.
	30/2. 10.	co 2 tygodnie		3. 10.
		Hull		
s/s LUBLIN*	9/11. 9.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LUBLIN*	12. 9.
s/s LWÓW*	16/18. 9.	co tydzień	s/s LWÓW*	19. 9.
		Manchester/Liverpool		
		(F. G. Reinhold Ltd.)		
s/s HARALD	14. 9.	co 1—2 tygodnie	s/s HARALD	14. 9.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Leith/Grangemouth		
		(F. G. Reinhold, Ltd.)	s/s HAARLEM	7. 9.
s/s HAARLEM	7. 9.	co tydzień	s/s HAGUE	14. 9.
s/s HAGUE	14. 9.			
		HOLANDJA		
		Amsterdam		
s/s ARIADNE	10. 9.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s ARIADNE	11. 9.
		co tydzień		
		Rotterdam		
s/s PUCK	10. 9.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s PUCK	10. 9.
s/s ŚLĄSK*	17. 9.	co tydzień	s/s CIESZYN*	17. 9.
s/s FORTUNA	12. 9.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s FORTUNA	12. 9.
s/s NIOBE	16. 9.	1—2 razy w tygodniu	s/s NIOBE	16. 9.
s/s BUTT	9. 9.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUTT	9. 9.
s/s BUSSARD	19. 9.	co 10—11 dni	s/s BUSSARD	19. 9.
		(Lenczat i Ska z o. o.)		
s/s WIBORG	16-20. 9.	co 2 tygodnie	s/s WIBORG	16-20. 9.
		BELGJA		
		Antwerpja		
s/s HEL	10. 9.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s HEL	10. 9.
s/s ŚLĄSK*	17. 9.	co tydzień	s/s CIESZYN*	17. 9.
s/s BUTT	9. 9.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUTT	9. 9.
s/s BUSSARD	19. 9.	co 10—11 dni	s/s BUSSARD	19. 9.
		Polska Agencja Morska (P. A. M.)		
—		co tydzień	s/s BARFROST	11. 9.
		FRANCJA		
		Havre/Cherbourg		
s/s WARSZAWA	10. 9.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s WARSZAWA*	14. 9.
		co 2 tygodnie		
		Dunkerque — Havre		
		La Pallice — Bordeaux		
s/s SKJOELD	9. 9.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s SKJOELD	9. 9.
s/s MAGNUS	30. 9.	co 2—3 tygodnie	s/s MAGNUS	30. 9
		HISZPANJA — PORTUGALJA		
		MAROKKO — ALGIER — ITALJA		
		Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador— Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala		
s/s TANGER	13. 9.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s TANGER	14. 9.
s/s AUG. SCHULTZE	28. 9.	co 2 tygodnie	s/s AUG. SCHULTZE	28. 9.
		Valencia — Barcelona		
s/s ALFA lub subst.	25, 9.			
(również z Sycylji)		*Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	s/s DAGMAR	11. 9.
s/s BODIL	7. 10.	co 2 tygodnie		

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
s/s SICILIA	16. 9.	**Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres	s/s CAPRI	18. 9.
s/s BROHOLM	24. 9.	**Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles** *(F. G. Reinhold, Ltd.)* co miesiąc	s/s BROHOLM	24. 9.
s/s CITTA DI BERGAMO	11. 9.	**Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo** *(Rummel & Burton)* co 2—4 tygodnie	s/s CITTA DI BERGAMO	21. 9.
m/s BLALAND m/s NORDLAND s/s FREDENSBORG	6. 9. 16. 9. 22. 9.	**PORTY LEWANTU** **Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa** *(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)* co 1—4 tygodnie	s/s NORRUNA s/s ROLAND m/s NORDLAND	16. 9. 18. 9. 16-20. 9.
s/s SONGDAL Statek	5. 9. 20. 9.	**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth** *(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	s/s SONGDAL Statek	5. 9. 20. 9.
— —		**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth** *(Żegluga Polska S. A.)* co 5 tygodni	m/s LEWANT s/s SARMACJA	8. 9. 15. 10.

B. Porty dalsze

Przyjazdy do Gdyni		Kraje i porty	Odjazdy z Gdyni	
s/s SCANMAIL s/s SCANYORK	5. 9. 26. 9.	**Nowy York (New York) — Filadelfja (Philadelphia)** *(American Scantic Line)* co tydzień	s/s CITY OF FAIRBURY s/s CLIFFWOOD	5. 9. 12. 9.
s/s PUŁASKI* m/s PIŁSUDSKI	16. 9. ok. 10. 10.	**New York — Halifax** *(Gdynia — Ameryka L. Ż.)* co 2—4 tygodnie	m/s PIŁSUDSKI* m/s PIŁSUDSKI*	15. 9. 15. 10.
s/s TANGER	13. 9.	**Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma** *(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	s/s TANGER	14. 9.
m/s VALPARAISO	11. 9.	**Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires** *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	m/s VALPARAISO m/s KR. MARGARETA	12. 9. 23. 9.
s/s ATLANTA s/s AURA	10. 9. 28. 9.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	s/s ATLANTA	19. 9.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów
m/s KLIPPAREN 27. 9. m/s KAAPAREN 21. 10.	**Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques** *(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co miesiąc	m/s KLIPPAREN 27. 9. m/s KAAPAREN 21. 10.
s/s PERSEUS 20. 9.	**Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanghai — Kobe — Yokohama** (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen) *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	s/s CITY OF WELLINGTON 7. 9. s/s PERSEUS 28. 9.
s/s SIIRTO 10/11. 9. m/s FORMOSA 25. 9.	**Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon** *(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co miesiąc	m/s NANKING 28. 9. m/s TIRADENTES 16. 10.
m/s TITANIA 20. 9. m/s TOPEKA ok. 20. 9.	**PORTY GULFU** **Houston, Galveston, New Orleans** *(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co 10 dni na wejściu co miesiąc na wyjściu	m/s TORTUGAS 16. 9 m/s VASAHOLM 18. 10

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin." oznacza statek kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

6 września:

s/s CITY OF WELLINGTON lin. Dalekiego Wschodu dla wyładowania i ładowania, PAM.

m/s BLALAND lin. z portów Lewantu dla wyładowania, w Gdyni zostanie przemianowany na „LEWANT" zmieniając maklera Bergenske na Żeglugę Polską.

s/s HUNDVAAG dodatk. lin. z Rotterdamu z bananami i drobnicą, PAM., Żegluga Polska.

s/s KRAKÓW z tomasyną, PAM.

s/s KASTOR po węgiel, Bergenske.

s/s KRUSAU po węgiel, Bergenske.

s/s SYLVIA po węgiel, Speed.

s/s EMMA SAUBER po węgiel, Polrob.

s/s VALGIUBA po węgiel, Polrob.

7 września:

s/s JACOBA lin. z Hamburga dla wyład. i ładowania, Prowe.

s/s HINDSHOLM lin. z Manchester/Liverpool dla wyład. i ładowania, Reinhold.

s/s MARIEHOLM lin. powtórnie w tej samej podróży dla ładowania do portów wschodnio - szwedzkich i Kłajpedy, Bergenske.

s/s HAARLEM lin. z Leith dla wyład. i ładowania, Reinhold.

s/s VALKYRIAN po węgiel, PAM.

s/s SCOTIA po węgiel, PAM.

s/s VESTANVIK po węgiel, Speed.

s/s RIBERSBORG po węgiel, Speed.

m/s VALPARAISO lin. z Rio, Santos, Buenos Aires dla wyład. i ładowania, PAM.

8 września:

s/s SKJOELD lin. z portów francuskich via Kopenhaga dla wyład. i ładowania, Reinhold.

s/s GUDRUN po węgiel, PAM.

s/s POLARIS po węgiel, PAM.

s/s ASCANIA po węgiel, Speed.

s/s ELSE ze złomem, Rummel & Burton.

9 września:

yacht parowy STELLA POLARIS z wycieczką okrężną, Bergenske.

s/s LECH lin. (lub 11-go via Gdańsk) z Londynu z towarami, Polbrit.

s/s LWÓW lin. (lub 11-go via Gdańsk) z Hull z towarami, Polbrit.

s/s CAPELLA lin. z Helsinek via Tallinn dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.

s/s HERO lin. z Bremy dla wyład. i ładowania do Rygi i Bremy, Wolff.

s/s BALDUIN lin. wschodnio - norweska dla wyład. i ładowania, Bergenske.

s/s ARIADNE lin. z Amsterdamu dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s BUTT lin. z Rotterdamu i Antwerpji dla wyład. i ładowania, Prowe.
s/s EGON lin. z portów zachod. szwedzkich dla wyład. i ładowania, Behnke & Sieg.
s/s VICTORIA po węgiel, PAM.
s/s LISA po węgiel, Bergenske.
s/s HELFRID po węgiel, Bergenske.
s/s GRETA THORDEN po węgiel, Speed.

10 września:

s/s SIIRTO lin. z Indyj Wschodnich tylko dla wyładowania, Bergenske.
s/s LUNA lin. zachodnio - norweska dla wyładowania, Bergenske.
s/s PUCK lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
s/s HEL lin. z Antwerpji dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
s/s WILHELM RUSS lin. z Hamburga, tylko dla wyładowania, Prowe — Bergenske.
s/s ROLF po węgiel, Speed.

11 września:

s/s WARSZAWA lin. z Hawru dla wyładowania i ładowania oraz przyjęcia pasażerów - emigrantów, Polbrit.
s/s CITTA DI BERGAMO lin. z portów zach. italskich i sycylijskich dla wyład. i ładowania do Stockholmu, Rummel & Burton.
s/s DAGMAR lin. hiszpańsko - sycylijska, dla ładowania, PAM.
s/s HILDA po węgiel, PAM.
s/s ANDREAS po węgiel, Polrob.

12 września:

m/s PIŁSUDSKI lin. z Triestu z turystami w pierwszej swej podróży, Gd. Am. L. Ż.
s/s CLIFFWOOD lin. z portów bałtyckich dla ładowania do N. Yorku via Kopenhaga, Am. Scantic Line.
s/s SCANSTATES lin. z N. Yorku i Filadelfji via Kopenhaga tylko dla wyładowania, Am. Scantic Line.
s/s FORTUNA lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Wolff.

13 września:

s/s ADA po drzewo, Behnke & Sieg.
s/s KJELL po węgiel, Bergenske.

14 września:

s/s TORTUGAS lin. po ładunek do portów Gulfu, Bergenske.
s/s HARALD lin. z Manchester/Leverpool dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s BORGA, outsider, po ładunek do Rio, Santos, Buenos Aires, Bergenske.
s/s ALEXANDRA lin. z Hamburga dla wyład. i ładowania, Prowe.
s/s HELDER lin. z Leith/Grangemouth dla wyładowania i ładowania, Reinhold.
s/s TANGER lin. z Portugalji, Marokka i wysp Kanaryjskich dla wyład. i ładowania, Bergenske.
s/s TCZEW lin. ze Stockholmu dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
s/s FORTUNATUS po węgiel, PAM.

15 września:

s/s ARNOLD BRATT po drzewo, PAM.